



fr et

Feuillelet Réglementaire Environnement Transport

L'Actualité Réglementaire Environnementale Transport & Logistique

Mensuel // Octobre 2016 // N°20

fluvial

Une Conférence qui doit mener à l'action

émissions de CO₂

Chargeurs et transporteurs devront communiquer (plus)

navigation à voile

Un mode en devenir ?

connaître

- 2 ► Un « fonds pour la modernisation écologique des transports » / La mutualisation selon FM Logistic
- 3 ► HAROPA récompense les compagnies « vertes »
- 4 ► Une station GNV à Fos / UPS avance sur le véhicule propre / STEF labellisé Objectif CO₂
- 5 ► Le vin porté par les vents
- 6 ► Une « Green Tech verte » mobile

comprendre

- 7 ► Projet Equilibre : premiers résultats
- 8 ► L'AFITF, « sans feuille de route ni marge de manœuvre » / Quel avenir pour le GNL fluvial et Maritime ?

agir

- 10 ► Renforcement législatif lors des pics de pollution / ZCR : élaboration et concertation
- 11 ► Véhicules électriques et vélos : les règles de stationnement changent / La collecte des huiles n'est plus gratuite / Précisions sur les PDU / Vers des véhicules autonomes
- 12 ► La biodiversité à sa loi

- 14 ► Un arrêté unique pour les entrepôts
- 15 ► Transporteurs et chargeurs devront (plus) communiquer / La loi Travail intègre l'amiante
- 16 ► Appels à projets : ferroviaire et ports à l'honneur / Engins non routiers : vers des normes d'émissions plus strictes
- anticiper**
- 17 ► Un plan d'actions national pour le fluvial

Un fonds pour la « modernisation écologique des transports »

Prévu par le plan de relance autoroutier de 2015, le fonds de modernisation écologique des transports (FMET) a été lancé début septembre. Géré par la société Demeter Partners et doté de 200M€, il devrait permettre d'investir dans la mobilité « durable ».

Résultat de l'accord passé entre le gouvernement et les sociétés concessionnaires d'autoroutes dans le cadre du dernier plan de relance autoroutier, le fonds de 200M€ a été abondé par Vinci Autoroutes, APRR et les actionnaires de SANEF.



Le FMET a pour vocation d'investir dans une dizaine de projets d'infrastructures de transport, prioritairement dans les transports publics, les plateformes multimodales, le « co-usage d'espaces transport / énergie », les voies navigables, les ports, les infrastructures de recharge de véhicules électriques, de stationnement, les gares routières, les stations de biométhane, les ouvrages d'art et superstructures routiers et autoroutiers ou encore les aéroports.

Demeter Partners : www.demeter-partners.com

La mutualisation selon FM Logistic

Après l'annonce en juin du sponsoring de Stockbooking, la première plate-forme collaborative dédiée au stockage temporaire mutualisé, FM Logistic soutient la solution de mutualisation du transport Click&Truck.



mutualiser le stockage

En juin dernier, FM Logistic annonçait soutenir la start-up Stockbooking en la sponsorisant et en l'accompagnant dans le lancement de son concept. Celui-ci consiste en une plateforme européenne recensant les espaces disponibles dans les entrepôts et les besoins des entreprises, permettant à la fois d'optimiser et de rentabiliser les espaces inexploités et de fournir aux entreprises des locaux pour le stockage de leurs produits sur une durée limitée, notamment lors de pics d'activité.

Stockbooking a ainsi mis au point un service centralisé permettant d'associer une offre à une demande : d'une part, des espaces de stockage disponibles et d'autre part, des biens à entreposer temporairement, pour une semaine ou pour une année, pour gérer des pics d'activité (soldes, fêtes de fin d'année...) ou répondre à des besoins de stockage déporté, de débord, d'emballages...

La plate-forme s'engage à répondre sous 48h à chaque demande d'identification de surfaces disponibles, en prenant en compte des critères tels que la proximité, la qualité et le prix de la prestation. Plus de 150 000 emplacements de palettes en rack et plus de 20 000 m² de stockage de masse sont déjà recensés.

Des marges de manœuvre importantes

Selon le Ministère chargé de l'écologie, en 2010, 59% des entrepôts avaient un taux de remplissage supérieur à 80%, 33% entre 60 et 80%. 8% des entrepôts étaient remplis à moins de 60% (Source : SOeS, enquête entrepôts 2010). Côté transport, la part du trafic à vide réalisé sur la route a représenté en 2015 23,4 % du trafic (en baisse par rapport à 2014) (Source : SOeS, 2016).

... et le transport

Aujourd'hui, FM Logistic a choisi de sponsoriser aussi une plate-forme collaborative entre industriels et transporteurs pour optimiser le transport.

Sur le même principe que Stockbooking, Click&Truck veut mettre en relation les PME du transport, qui ont des capacités disponibles, aux PME de l'industrie, qui peinent à trouver un partenaire pour transporter leurs petits volumes de marchandises (de 1 à 10 palettes).

Click&Truck a donc créé une base de données dans laquelle sont identifiés les besoins des premiers et les capacités disponibles des seconds. La plateforme fait ensuite coïncider, en temps réel, les demandes et les offres de transport.



Click&Truck
La solution transport adaptée aux TPE-PME

La PME industrielle renseigne ainsi son besoin, les adresses d'expédition et de livraison, le nombre et le type de palettes concernées, la plage de livraison souhaitée. De son côté, le transporteur renseigne ses trajets planifiés, les dates, la capacité disponible, et le cas échéant, les services additionnels proposés. Le devis est ensuite calculé automatiquement en fonction de la distance à parcourir, du détour à effectuer, et des services additionnels demandés.

La plateforme fait actuellement l'objet d'un pilote sur 3 régions (Hauts de France, Île-de-France et Rhône-Alpes-Auvergne). Un premier retour d'expérience est attendu en octobre. Les développements devraient s'échelonner dès la fin de l'année avec, pour objectif, une couverture nationale du réseau courant 2017.

Stockbooking : www.stock-booking.com

Projet Equilibre : premiers résultats

Dans le cadre du projet Equilibre, une étude sur les performances environnementales des véhicules Diesel et GNV (Gaz Naturel Véhicule) a été lancée. Les premiers résultats sur les émissions d'hydrocarbures imbrûlés viennent d'être publiés et démontrent l'intérêt des motorisations au gaz.

Initié par les transporteurs Megevand et Sotradel, le Projet Equilibre a débuté en 2011, porté par un consortium de sept transporteurs routiers et rejoint en 2014 par Engie et GRDF, auxquels s'ajoutent l'Ademe, le CRMT, Truck Online, l'IFSTTAR et le LUTB.



Au départ constitué comme un consortium, Equilibre s'est ensuite transformé en association pour obtenir les subventions nécessaires au projet dont le montant global tourne autour d'un million d'euros. Inclus dans le dispositif GNVolontaire porté par l'Ademe et GRDF, les camions du Projet Equilibre ont pu bénéficier d'une subvention de 50 % du surcoût à l'achat par rapport à un camion diesel équivalent.

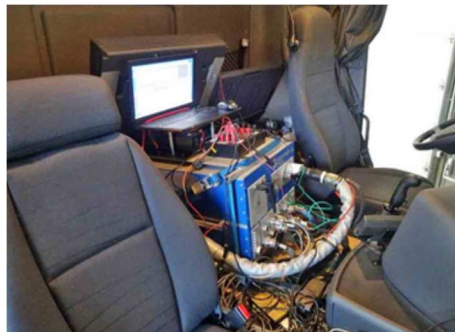
L'objectif du projet est d'évaluer les gains réels apportés par les motorisations GNV (Gaz Naturel Véhicule) par rapport aux motorisations classiques diesel. Hormis les données des constructeurs, peu de données existent actuellement sur les bénéfices environnementaux réels du gaz, et encore moins en conditions réelles de conduite. Le point fort du projet repose justement sur le fait que l'évaluation est réalisée en conditions réelles.

15 véhicules sont intégrés aux tests : 10 GNV (7 GNC et 3 GNL) et 5 Diesel Euro 6, majoritairement des 44t. Chaque camion sera instrumenté et suivi pendant un an pour constater l'apparition d'éventuels effets de saisonnalité, notamment sur l'autonomie et la consommation. Objectif : récolter un maximum d'informations pour analyser trois principaux critères : la consommation, le CO₂ et les oxydes d'azote (NOx).

En amont de l'instrumentation de la flotte complète, des mesures ont été réalisées sur 4 véhicules GNV à l'aide d'un analyseur de gaz. Un rapport présentant les premiers résultats des tests vient d'être publié présentant un bilan sur les émissions des hydrocarbures imbrûlés.

Les véhicules ont été instrumentés avec des analyseurs de gaz mesurant en temps réel les émissions de CO₂, CO, HC et NOx en sortie d'échappement. En complément des émissions mesurées, d'autres données ont été collectées telles que la vitesse du véhicule, le couple et le régime moteur, le débit et la température d'échappement.

Quatre véhicules ont été testés dans un



premier temps : un tracteur Iveco Stralis 330 GNL, un porteur Renault D320 GNC, un porteur Iveco Daily 315 GNC et un tracteur Scania G340 GNC.

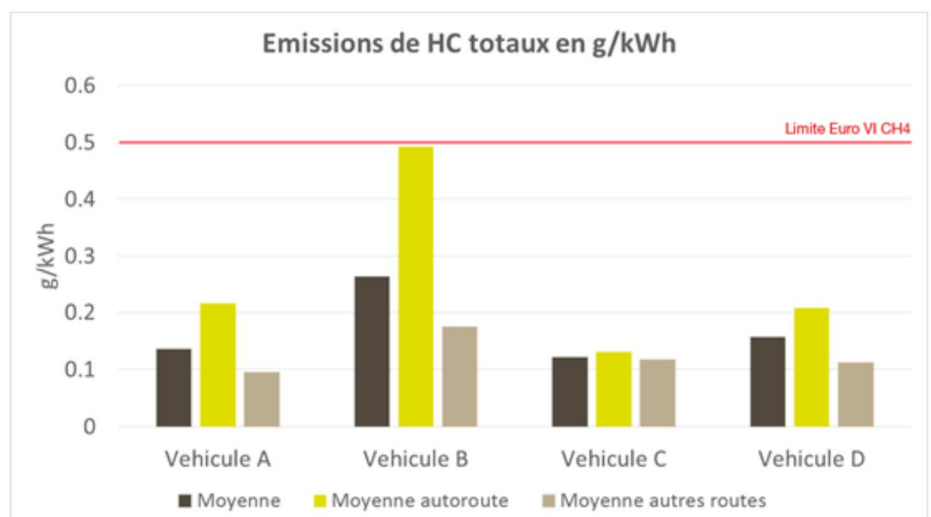
Pour chaque véhicule, les données ont été collectées sur plusieurs typologies de parcours et en utilisant toute la plage du régime moteur.

Les résultats ont permis de comparer les émissions d'hydrocarbures en distinguant les trajets sur autoroute (voir ci-dessous).

Excepté pour un véhicule sur autoroute, quel que soit le type de parcours et de véhicule, les mesures d'hydrocarbures sont proches ou inférieures à 0,2 g/kWh. Ainsi les véhicules testés ont des émissions inférieures de 50% au seuil de 0,5 g/kWh de CH₄ de la norme Euro VI (limite la plus contraignante pour les véhicules GNV).

Concernant le véhicule dont les émissions paraissent anormalement élevées, le rapport rappelle que les émissions sur le parcours autoroutier ont été mesurées dans des conditions défavorables à pleine charge moteur et sur un parcours non représentatif du domaine d'utilisation du véhicule. Les émissions sur ce parcours restent néanmoins inférieures au seuil de la norme Euro VI.

Synthèse des émissions d'hydrocarbures des véhicules GNV – Equilibre – Août 2016



Transporteurs et chargeurs devront (plus) communiquer

Un décret vient compléter les informations que les grandes entreprises doivent publier dans leur rapport annuel de gestion consacrée aux informations non financières. Devront désormais être intégrées les données relatives à l'économie circulaire, à l'impact sur le changement climatique et à la lutte contre le gaspillage alimentaire. Mais aussi les émissions de gaz à effet de serre générées par le transport de leurs marchandises.

Les entreprises dont le bilan annuel ou le chiffre d'affaires est supérieur à 100 millions d'euros et dont le nombre de salariés dépasse les 500 doivent intégrer dans leur rapport annuel un certain nombre d'informations en termes de responsabilité sociétale.

Doivent ainsi être présentées notamment les données sur l'emploi, les relations sociales, la santé et la sécurité des salariés, la formation, la pollution, l'utilisation des ressources, la protection de la biodiversité...

Le décret intègre désormais dans le contenu du rapport la notion d'« économie circulaire » et de gaspillage alimentaire. Autre point qui concernera les activités de transport : il renforce les informations relatives « à l'impact sur le changement climatique de l'activité de l'entreprise et de l'usage des biens et services qu'elle produit ».

Sur ce dernier point, le décret étend donc bien le champ des informations attendues aux postes d'émissions directes et indirectes, sur l'ensemble de la chaîne de valeur de l'entreprise, c'est-à-dire comprenant l'amont et l'aval de son activité, y compris le transport. Les chargeurs devront donc évaluer cette information ou la demander à leurs transporteurs...



Cette obligation concerne les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2016.

Décret n°2016-1138 du 19 août 2016 pris pour l'application de l'article L. 225-102-1 du code de commerce et relatif aux informations environnementales figurant dans le rapport de gestion des entreprises (JO du 21 août 2016)

Article L225-102-1 du Code de commerce

[Le rapport annuel] comprend également des informations sur la manière dont la société prend en compte les conséquences sociales et environnementales de son activité, incluant les conséquences sur le changement climatique de son activité et de l'usage des biens et services qu'elle produit, ainsi que sur ses engagements sociétaux en faveur du développement durable, de l'économie circulaire, de la lutte contre le gaspillage alimentaire et en faveur de la lutte contre les discriminations et de la promotion des diversités. Il fait état des accords collectifs conclus dans l'entreprise et de leurs impacts sur la performance économique de l'entreprise ainsi que sur les conditions de travail des salariés.

La loi Travail intègre l'amiante

La loi « Travail » cache en son sein une nouvelle obligation concernant le repérage de l'amiante.

Le repérage de l'amiante avant démolition et l'examen visuel après retrait d'amiante par un propriétaire ou un maître d'ouvrage sont déjà obligatoires. La loi Travail vient modifier le code du Travail pour rendre obligatoire de façon claire l'établissement du repérage de l'amiante avant travaux.

Le nouvel article L.4412-2 du Code du Travail rend explicitement sa réalisation obligatoire en indiquant que : "en vue de renforcer le rôle de surveillance dévolu aux agents de contrôle de l'inspection du travail, le donneur d'ordre, le maître d'ouvrage ou le propriétaire d'immeubles par nature ou par destination, d'équipements, de matériels ou d'articles y font rechercher la présence d'amiante préalablement à toute opération comportant des risques d'exposition des travailleurs à l'amiante. Cette recherche donne lieu à un document mentionnant, le cas échéant, la présence, la nature et la localisation de matériaux ou de produits contenant de l'amiante. Ce document est joint aux documents de la consultation remis aux entreprises candidates ou transmis aux entreprises envisageant de réaliser l'opération". La non-réalisation de ce repérage pourra entraîner une amende de 9.000 euros.

Un décret d'application précisant notamment les conditions de réalisation de ce repérage est encore attendu.

Loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels (JO du 9 août 2016)

Un plan d'actions national pour le fluvial

Après les travaux des conférences sur le fret fluvial de 2014 et 2015, le gouvernement a présenté le plan d'actions national qu'il s'engage à mettre en œuvre. Au menu : innovation, aide financière et sensibilisation.

La Conférence organisée en 2014 devait faire le point sur les actions déjà entreprises en faveur de l'utilisation du fret fluvial et proposer un plan d'actions opérationnelles pour accroître la performance et la compétitivité du mode. Après une conférence intermédiaire en 2015, des actions concrètes à mettre en œuvre ont été décidées autour de quatre thématiques : la compétitivité, l'innovation, la sécurité ainsi que le développement commercial.

Les conférences ont ainsi mis en évidence que le potentiel du fluvial ne pourrait se révéler qu'à travers la poursuite du renouvellement d'une offre fluviale compétitive, une collaboration étroite avec chacune des filières industrielles pour une meilleure intégration dans les chaînes logistiques et une reconnaissance de l'intérêt écologique et sociétal du transport fluvial.

De nouveaux facteurs CO₂

L'Ademe et VNF mettront à jour en 2017 les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre du secteur fluvial. Les derniers facteurs d'émissions de CO₂ disponibles pour le mode datent de 2006.

Ces travaux ont révélé que l'action de l'Etat était déterminante en tant qu'investisseur (infrastructures) et régulateur (règles d'exercice, préservation de conditions saines de concurrence), en tant que donneur d'ordre (commande publique) et enfin en tant qu'animateur du développement (à travers les différents établissements dont il a la charge).

La Conférence a affirmé l'importance de la performance environnementale du transport fluvial, de son développement et de sa valorisation.

Il s'agit en premier lieu pour le gouvernement de faire en sorte que les bateaux soient plus performants au plan environnemental et économique et plus sûrs. La Conférence propose ainsi de développer l'innovation pour accroître le niveau de performance de l'offre fluviale et la faire coïncider davantage avec les enjeux de développement durable.

Ainsi, le centre d'innovations fluviales Batelia (Bureau d'Assistance Technique et Logistique pour les Industriels et les Artisans), qui s'inscrit dans le cadre du consortium européen Eibip (European Inland barging Innovation Platform), a été présenté lors de la Conférence. Batelia est censé accompagner techniquement les projets de modernisation et

d'innovation des transporteurs fluviaux en les informant des meilleures technologies disponibles sur le marché et en les mettant en contact avec les bureaux d'étude et les industriels les plus compétents.

Au plan de la performance environnementale, le règlement EMNR (Engins Mobiles Non Routiers) entrera en vigueur en 2019, imposant des valeurs limites d'émission des moteurs neufs proches des normes d'émission des moteurs de poids lourds Euro VI (voir Le FRET n°19). Après avoir étudié la faisabilité technique de ce saut technologique, la Conférence a proposé de travailler sur des sources de financement permettant aux transporteurs fluviaux de se mettre aux normes et de pouvoir, sur une base volontaire, faire évoluer la flotte existante.

Un outil de fluvialisation

L'Union des industries chimiques (UIC) va mettre à disposition de ses membres un outil permettant aux chargeurs de déterminer si leurs flux de marchandises sont « fluvialisables ». Des outils similaires vont être construits pour les différentes filières de marchandises. Ces outils fonctionneraient de manière similaire à celui de l'UIC : le chargeur renseigne la base de données de l'outil, l'outil évalue les flux en fonction de critères prédéfinis selon les besoins des chargeurs et fournit son évaluation sous la forme de 3 couleurs différentes (vert : pertinents pour fluvialisation, orange : à étudier, rouge : non pertinents en première approche).

Le nouveau plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) 2018-2022 apportera un soutien financier aux transporteurs fluviaux. Dans ce cadre, il s'agira de moderniser la réglementation technique applicable aux bateaux et les modalités de délivrance des titres de navigation, et d'inciter les acteurs éco-

(Suite page 18)



(Suite de la page 17)

nomiques à investir dans des unités plus performantes à travers des outils fiscaux qui favorisent le développement et l'investissement.

Sur les marchés existants comme dans les filières émergentes, il s'agira enfin d'assurer que la chaîne logistique soit plus dynamique et intègre pleinement le transport fluvial.

Si certaines marchés historiques sont en baisse structurelle comme le charbon, le transport fluvial pourrait aussi perdre des parts de marché, à moyen terme, dans le BTP, le vrac liquide, les céréales ou le transport de conteneurs. En outre, la Conférence a mis en évidence les opportunités de nouveaux marchés émergeant auxquels il convient de se préparer (colis lourds, déchets, transport de GNL...). Elle a aussi révélé que de d'autres trafics, pourtant appelés de leurs vœux par la collectivité, n'émergeaient pas faute de modèle économique (comme la distribution urbaine).

Sur les marchés en émergence, un appui de la puissance publique à travers des outils financiers s'avère nécessaire pour amorcer de nouveaux trafics jugés stratégiques et de les accompagner jusqu'à la phase de maturité ou pour opérer un rééquilibrage des coûts. Ainsi, la Conférence a salué la mise en place d'un nouveau plan d'aide au report modal (PARM) 2018-2022 à destination des chargeurs, et a proposé de réfléchir

à la poursuite d'un dispositif d'aide au report modal à partir de 2017 pour conforter le trafic de conteneurs (voir encadré).

La Conférence a enfin affirmé le rôle central des collectivités territoriales dans le développement du transport fluvial. Afin de les inciter à faire de ce mode de transport une de leurs priorités, la Conférence recommande de développer des outils à destination des collectivités permettant d'orienter la commande publique, de conforter les emprises foncières susceptibles de desservir les voies navigables, de soutenir la logistique urbaine et de communiquer plus largement auprès des collectivités.



Conférence nationale sur le fret fluvial - Réunion de restitution - Ministère chargé de l'économie - Septembre 2016

Un nouveau PARM

Le plan d'aide au report modal (PARM), qui s'adresse aux chargeurs, vise à valoriser les bénéfices socio-économiques liés à l'usage du transport fluvial en augmentant les tonnages transportés par voie d'eau et en développant les transports « à haute valeur ajoutée ». Un nouveau plan viendra rendre le relais du PARM 2013-2017. Les critères de calcul de l'aide seront revus pour valoriser les projets contribuant à l'image positive du transport fluvial (avantages environnementaux et socio-économiques, aspects innovants...).

Pour le prochain PARM, le montant de base de l'aide sera donc calculé par rapport au surcoût des externalités du mode routier par rapport à la solution fluviale. Deux critères pourront ensuite générer une bonification de ce montant de base : la nature géographique des origines / destinations de la marchandise transportée (l'aide pourra être plus ou moins bonifiée en fonction du caractère urbain, périurbain ou rural de l'origine et de la destination) et la contractualisation sur une durée supérieure ou égale à 5 ans avec une entreprise du transport fluvial. Ce nouveau mode d'attribution devrait permettre de rendre le nouveau PARM plus incitatif pour les filières à enjeux (conteneurs, logistique urbaine, déchets, chimie).

le fret, votre mensuel de veille réglementaire et d'actualités environnementales

Tous les mois, l'actualité environnementale du secteur Transport / Logistique et une veille réglementaire complète sur l'ensemble de vos activités, en 4 rubriques :

■ **connaître.** Les engagements de vos concurrents et les avancées technologiques pour prendre les bonnes décisions.

■ **comprendre.** L'actualité environnementale pour identifier les thématiques incontournables.

■ **agir.** L'ensemble des textes réglementaires, synthétisés et explicités, pour s'assurer de sa conformité réglementaire.

■ **anticiper.** Les projets législatifs pour anticiper vos futures obligations et en faire un avantage concurrentiel.

abonnement

Pour toute demande concernant les abonnements, contactez-nous :

Iwen LAYEC
MG CONSEIL
4 Passage du Marché
75010 PARIS
le.fret@yahoo.fr
06.60.55.18.06

